

DÄCK DEBATT



NR 2 • 5 MARS 2014 • PRIS 65 KR

**YOKOHAMAS
NYA SVENSKA
TESTANLÄGGNING**

Nio nya vinterdäck

BRIDGESTONE | GOODYEAR | MICHELIN | NOKIAN | YOKOHAMA



Dubbdäck vid behov

Nokians spännande konceptdäck med dubbar som aktiveras när de behövs.



Succé för årets Automässa

Utställare, besökare och arrangörer – alla verkade lika nöjda och glada.

ULTIMATE HIGH PERFORMANCE

ULTRAC VORTI R



ULTRAC VORTI R. DET SENASTE ULTRAHÖGPRESTERANDE SOMMARDÄCKET. LÄCKER DESIGN MED KOLSVARTA DETALJER OCH EN ASYMMETRISK PROFIL. DESIGNAT AV GIUGIARO. HASTIGHETSKLASS (Y) ÖVER 300 KM/H, LÄMPAR SIG FÖR SPORTBILAR MED DE HÖGSTA PRESTANDA. UPPLEV ENASTÅENDE VÄGEGENSKAPER, KOMFORT OCH BROMSEGENSKAPER PÅ BÅDE TORRA OCH VÅTA VÄGBANOR.

GIUGIARO
DESIGN

WWW.VREDESTEIN.SE


VREDESTEIN
DESIGNED TO PROTECT YOU



14

NORRLÄNSDK LANSERING AV JAPANSKT EUROPADÄCK

Bridgestones nya vinterdäck av "kontinental modell" begick sin massmediala debut i norrländska Vidsel.



Innehåll

Mars 2014



16

Dubbar på beställning

Nokians konceptdäck kan dra in "klorna" på förarens kommando och trycka ut dem igen vid behov – men kan det bli "på riktigt"?



20

Prestige och prestanda

Hankook vill in i däcktillverkarnas "finrum" och för att räknas in bland premiumdäcken satsar man på motorsport och på däck till prestigebilar.



24

Nöjsam Automässa

Automässan i Göteborg tycks ha blivit en framgång på alla sätt. Besökarna var nöjda, utställarna var nöjda och det var arrangörerna också.



28

Goodyears vinterdäck

I ett tält som såg ut som ett jättedäck utkastat i ödemarken presenterade Goodyear sina två nya vinterdäck.



30

Yokohama satsar i Sverige

Med en ovanligt kraftfull ceremoni och två nya vinterdäck invigde Yokohama sin nya svenska testanläggning.



32

Kickoff i däckbranschen

Depåskruvartävling, hockeymatch, leverantörsträffar, goda middagar – en bra kickoff kan ha många olika ingredienser.



34

Full fart med Nokian

Nokians testanläggning i Ivalo: Med rekordbilen på plats bjöds på synnerligen snabba isfärder och tre nya vinterdäck dessutom.

ALLTID I DÄCKDEBATT

4 Ledare 6 Noterat

Automässan succé för kunskapslyftet...

Nästan 1300 gymnasieelever från Transport & Fordonsprogrammet besökte Automässan i Göteborg. Cirka hälften av dem passerade och informerades vid DRF:s & TYA:s monter, som iordningsställts speciellt för just utbildningsfrågorna på den nya inriktningen till Däck & Hjul-utrustningsteknik, som nu så sakteliga under 2014 introduceras på nämnda gymnasier. De första kapitlen "personbil" har just färdigställt och distribuerats via TYA:s kunskapsportal och är därmed tillgängliga för gymnasierna.

DRF skall bistå skolorna med lokala kontaktpersoner och praktikplatser under utbildningarna vilket vi återkommer till. Det är synnerligen viktigt att vi kan erbjuda praktikplatser på de orter där gymnasierna vill och kan starta upp.

Så fick vi lite vinter även här i Mälardalen (fast nu verkar den redan ha gett upp) och vi konsumenter fick bruk för våra vinterdäck – vilket onekligen bidrar till längtan efter våren. Vi som bransch får nog dessvärre inse att den nya dubbdäcktiden är politiskt permanentad, och då vi ju inte heller kunnat visa upp en enad front i frågan känns den inte längre prioriterande.

Prioriterade områden för DRF är däremot kvalifikationskraven, där bland annat regelverket för fordonsservicearbeten på väg ingår – och numera drivs i nära samarbete med TYA och Arbetsmiljöverket – samt nästa kapitel (Buss-Lastbil-Lättare Industri) i gymnasieutbildningsprogrammet. Samt att DRF:s medlemsmanual ständigt upparbetas och därmed stärker medlemmarnas auktorisation.

Som ansvarig utgivare har jag fått ta del av en viss kritik mot TPMS-artikeln i förra numret, framför allt på grund av ordvalet "tejpa". Olyckligt, men artikeln beskrev verkligheten och den lagstadgade möjligheten. En av kritikerna erbjöds utrymme att framföra sin kritik i tidningen, men hoppade tyvärr av i sista minuten. DäckDebatt ser dock fram emot flera debattörer och därmed artiklar i kommande nummer.

Vi har nu av naturliga skäl noterat en radikal minskning av verkstadsinbrotten, men måste nu rusta oss för vårens aktiviteter. Samverkan har ju varit ett framgångsrikt koncept inom andra områden och borde därför kunna genomföras även i vår bransch.

Jag avslutar med en påminnelse, om vikten av att delta i årets Förbundsstämma och årsstämma för servicebolaget, som äger rum den 22 maj. Se även separat annons på sidan 12.



Sven-Erik Fritz
Förbundsordförande DRF
Ansvarig utgivare

Redaktör

Björn Sundfeldt
bjorn@ddebatt.se

Ansvarig utgivare

Sven-Erik Fritz
sven-erik.fritz@drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund

Box 90114

120 21 Stockholm

Besöksadress: Byängsgränd 6, Årsta

Tel: 08-50 60 10 50

Fax: 08-50 60 10 51

info@drf.se

www.drf.se

Redaktionens adress

DäckDebatt

c/o Stormen kommunikation

Slottsgatan 8

432 44 Varberg

Art Director

Niklas Martinson

Stormen kommunikation

niklas@stormen.nu

Layout/produktion

Stormen kommunikation

www.stormen.nu

Annonsbokning

Nils-Erik Wickman

Tel 08-556 960 13

n.wickman@ad4you.se

Säljchef Fredrik Eckerström

Tel 08-505 667 81

fredrik@ad4you.se

Ad 4 you media AB

Krukmakargatan 22

118 51 Stockholm

Prenumeration

Ritva Linde

ritva@drf.se

Lösnummer

65:-

Tryck

Printec Offset



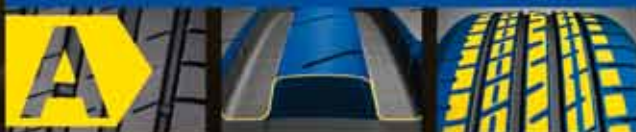
Det bästa uppträdandet i vått väder sedan "Singing in the rain".



EfficientGrip Performance med A-klassat våtgrepp**
Två meter kortare bromssträcka på våta vägar



Inget är viktigare än greppet när det gäller körning under våta förhållanden, så vi gjorde allt vi kunde för att förbättra det: vi optimerade slitbanans mikrostruktur och placeringen av de greppgivande kanterna så att du kan känna dig trygg bakom ratten även på våta vägar. Läs mer på www.goodyear.se



A-klassat våtgrepp – det bästa betyget ett däck kan få gällande våtgrepp enligt EUs däckmärkningsregler***

Ett nyskapande tredimensionellt blockmönster i slitbanan ökar däckets kontakt med vägen vid inbromsning.

En övre och en undre gummitärandning ger perfekt våtgrepp och lågt rullmotstånd under hela däckets livslängd.



GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

* Öppet köp i 14 dagar och parkeringsgaranti i ett år på utvalda produkter från Goodyear i enlighet med de särskilda regler och villkor för kampanjen och främ på www.goodyear.se

** Jämfört med den genomsnittliga bromssträcken för fyra ledande konkurrenter (inbromsning med hög friktionskoefficient på mycket våt vägbanor i 80–20 km/h). Testat av TÜV SÜD Automotive i september 2012 på uppdrag av Goodyear Dunlop. Däckstorlek: 205/55 R16 91V; testbil: VW Golf; testplatser: Mireval (Frankrike), Papenburg (Tyskland) och Garching (Tyskland); rapport nr 76249743

*** Majoriteten av storlekarna har A-klassat våtgrepp enligt förordning EG nr 1222/2009, men klassificeringen kan variera för vissa storlekar. Du hittar mer information på www.goodyear.se

FUSK ELLER INTE FUSK

De över run-tester som är en alternativ metod för att godkänna nya dubbdäck har ifrågasatts från flera håll, och nu agerar finska TraFi för att utvärdera testmetoden.

OFFENTLIGT OCH OFFICIELLT är det ännu ingen i däckbranschen som uttryckligen ifrågasatt det så kallade över run-testet, men mellan skål och vägg och framåt nattkröken är det sedan några månader allt fler som muttrar om fusk eller i alla fall näst intill.

Vatten på sina kvarnar lär väl dessa skeptiker få när nu TraFi, en finsk kombination av svenska Trafikverket och Transportstyrelsen (typ vårt tidigare Trafiksäkerhetsverk) har upptäckt att variationer i resultaten från de tre godkända testinstituten är större än man tidigare trott och räknat med. Därför ska TraFi nu tillsammans med de tre testinstituten förbättra och

utveckla testmetoden i framtiden.

De nordiska trafikmyndigheterna har kommit överens om att godkännande av dubb och dubbdäck ska ske i Finland genom de tre testinstitut som TraFi har godkänt för att utföra över run-testen, som är ett alternativ till att nya dubbdäck har max 50 dubb per rullomkretsometer.

Mer än 50 dubb

Tillverkare som via detta test kan visa att deras däck trots fler dubbar inte orsakar högre partikelframkallande väglitige än det fastställda gränsvärdet kan alltså sälja däck med mer än 50 dubb per rullomkretsometer.

Testet går ut på att däckets körs över en speciell typ av stenar enligt en fastställd körcykel. Stenarna vägs före och efter och på så sätt anses det att man kan avgöra hur mycket dubbarna slitit på "vägbanan".

Misstag och felkällor

Här handlar det alltså om extrem precisionsvägning, vilket enligt en del kritiker öppnar för misstag och olika felkällor.

En annan orsak till kritik och misstänksamhet är att ett av de tre godkända testinstituten är Nokian, som alltså kan testa och godkänna sina egna däck!

DäckDebatt återkommer i ärendet när TraFi utrett frågan. ■

I SKAMVRÅN

placeras vi **Luleå flygplats**, som har slagit nytt kafferekord: **31 kronor** för en liten pappmugg halvdant automatkaffe!



Nya däck för lätt last

BÅDE MICHELIN OCH Pirelli lanserar nu nya däck för lätta transporter.

Michelin X[®] MULTI™ D för drivaxlar i däckdimensionen 17,5" är avsett för lätta lastbilar på en totalvikt om max 16 ton. Det uppger 18 procent längre livslängd och 12 procent lägre rullmotstånd jämfört med föregående serie (MICHELIN XDE 2), och det ska också vara 5 dB tystare.

Michelin X[®] MULTI™ D är också godkänt som vinterdäck i Sverige och Norge och finns i följande storlekar: 215/75 R 17,5, 225/75 R 17,5, 235/75 R 17,5, 245/70 R 17,5.

Pirelli Carrier är avsett för transportbilar och uppger tack vare ny geometri och ny gummiblandning ha 30 procent längre livslängd än föregångaren. Bättre prestanda på vått underlag, lägre rullmotstånd och högre komfort är andra fördelar jämfört med tidigare versioner. Carrier finns i dimensioner från 195/65R16C 100T till 235/65R16C 115R. ■



Kvalitetsprogram för reparationer av entreprenaddäck

MICHELIN OCH MÅNGSIDIGA tyska serviceföretaget Rema Tip Top har tillsammans skapat ett certifieringsprogram för reparationer av entreprenaddäck. Syftet är att säkerställa livslängden på

varje däck så långt det är möjligt och på så sätt optimera varje däckinvestering.

Tidigare har det inte funnits någon riktig branschstandard för reparationer av entreprenaddäck,

vilket medfört att kvaliteten på en däckreparation kan variera kraftigt. Med det nya samarbetsavtalet erbjuds nu certifierad reparationservice via utvalda, kvalificerade däckåterförsäljare. ■





Däckia och Euromaster fällda i Tingsrätten

STOCKHOLMS TINGSRÄTT HAR fällt Däckia och Euromaster för att ha medverkat i en otillåten anbuds-samverkan för snart tio år sedan. Tingsrätten anser dock att överträdelserna inte skedde avsiktligt och att effekterna var mindre allvarliga än vad Konkurrensverket påstått.

Tingsrätten fastställde att bolagen ska betala 2,5 miljoner kronor i konkurrensskadeavgift för att de har överträtt konkurrenslagen i samband med två offentliga upphandlingar år 2005. Konkurrensverket hade yrkat på närmare tio miljoner i avgift.

Däckia, som ju numera ägs av Pirelli, ägdes vid denna tid av Goodyear och Euromaster hör nu som då till Michelin.

Konkurrensverket har utrett två upphandlingar som gjordes år 2005 av Gästrikre Inköp och av Rikspolisstyrelsen. Anbudsgivare i de två upphandlingarna var Svenska Däckföreningen, där Däckia och Euro-

master var medlemmar vid tidpunkten för upphandlingarna.

Konkurrensverket ansåg att Däckia och Euromaster borde ha kunnat lämna anbud på egen hand i stället för att samarbeta med övriga medlemmar i Svenska Däckföreningen om ett gemensamt anbud, men det ansåg alltså inte Däckia och Euromaster.

- Det är trist med avgiften men skönt att vi äntligen kan avsluta och lägga den här gamla historien bakom oss, säger Gunnar Ericson, VD på Däckia. ■

Fotnot: Svenska Däckföreningen är en ekonomisk förening med uppgift att lämna anbud i offentliga upphandlingar där ingen enskild medlem har möjlighet att få avtal på egen hand på grund av kraven i upphandlingen. Däckia och Euromaster är inte längre medlemmar i Svenska Däckförening.

Oförändrat hos Bilprovningen:

Tunga lastbilar fortfarande dåliga - men däcken har blivit lite bättre

BILPROVNINGENS STATISTIK FÖR tunga lastbilar för 2013 är i princip oförändrad sedan 2012. Fortfarande underkänns hela 65 procent av de tunga lastbilarna, främst till följd av anmärkningar på bromsar. De nya vinterdäcksreglerna har dock haft en positiv inverkan:

Färre tunga lastbilar underkändes på grund av bristande däck under det första kvartalet 2013 än under motsvarande period 2012.

Tabeller med besiktningresultatet för tunga lastbilar och länsvis finns på www.bilprovningen.se/statistik. ■



Tunga nyheter från Goodyear

DEN NYA KMAX-SERIEN för tunga lastbilar ska enligt Goodyear ge upp till 35 procent längre livslängd än föregångaren, medan den lika-

ledes nya och extra bränsleeffektiva FUELMAX-serien uppges ha tio procent lägre rullmotstånd än föregångarna. ■



Philips vill lysa upp verkstäder

TACK VARE energieffektivitet och bra ljus har LED-belysning redan slagit igenom i både stads- och kontorsmiljöer. Nu satsar Philips Automotive på bil- och däckverkstäderna med en ny produktlinje

arbets- och inspektionslampor. Lamporna uppges vara särskilt framtagna för att tillgodose verkstäders behov av att kunna utföra exakta inspektioner på ett säkert, bekvämt och mer effektivt sätt. ■

DäckDebatt hälsar på hos



FOTO Björn Sundfeldt

Däck-Shopen Mariefred AB

och pratar med ägaren Gösta Josefsson

Hej. Hur fungerar det att "bo" så här ute på vischan? Det är ju drygt 5 km in till Mariefred och närmare 8 mil in till Stockholm.

- Det går jättebra. Faktum är att hälften av våra kunder kommer ändå från Stockholm och det hänger väl delvis ihop med att vi tidigare jobbat en hel del med specialgrejor, som lågprofildäck och fälgar, fast det har ju avtagit nu. Men så har vi väl lite extra hög servicegrad också, så vi brukar få behålla våra kunder.

Du är inte med i någon däckkedja?

- Nej, men det går bra ändå. Däremot är jag med i DRF sedan massor av år, där får man bra stöd och information om det är något man undrar över.

Hur många år har du haft firman här då?

- Tja, det är väl 26 år sedan jag tog över Däck-Shopen här. Innan dess hade jag jobbat på bil- och smidesverkstad, kört lastbil, varit sopåkare, jobbat med livsmedel och i byggbranschen och en del

annat. Men så en dag kom jag hit för att köpa två begagnade däck, kom i samspråk med dåvarande ägaren, han skulle sälja, vi diskuterade en del - och så tog jag över.

- Och har man väl börjat i branschen är det svårt att sluta. Det var en väldigt liten verkstad när jag tog över, men jag byggde ut och så småningom köpte jag hela området här och hyr nu ut lokaler till nio andra företag också. Plus att vi har ett stort däckhotell med 600 kunder just nu och vi kan nog klämma in 400 till.

- Ett tag hade vi bilverkstad här också, men det blev för mycket, speciellt under högsäsong. Nu har jag två tjejer och två killar som jobbar här större delen av året, det funkar jättebra, men nu under vintern är det bara jag och en av tjejerna som jobbar i verkstan. Och så sköter min dotter Marie administrationen på deltid. ■

Namn: Gösta Josefsson

Alder: 54 år

År i branschen: 26 år

Bor: Mariefred



Dubbskor i stället för dubbdäck

PÅ K&W DÄCKSERVICE i Luleå har man under vinterns lågsäsong kompletterat dubbdäcken med skodubbar, berättar Petra Wiklund, delägare och "W" i det blott ett år gamla företaget:

Min kollega Niclas Karlsson har arbetat inom branschen i 22 år och jag i fyra. Vi tänker lika om hur man kan ge bästa möjliga service och hur man ska arbeta inom branschen, och då var det ju lika bra att starta eget. Vårt främsta signum är superservice till alla våra gulliga kunder.

"Det är bara vi på verkstaden, så det är viktigt att även jag kan hugga i - ibland har jag ryckt in och balanserat och monterat i högklackat och det har ju gett några leenden..."

Niclas började dubba sina löparskor för två år sedan. Dubbarna köpte han från Continova. Det är en speciell skodubb med hård kärna. En fördel är att man kan skruva i den och sedan ut igen och använda skon som vanligt.

Is i Luleå

I år har det varit mest is här i Luleå där vi arbetar och bor, och eftersom vi löptränar några gånger i veckan så dubbade vi även mina skor.

Det gav ett väldigt bra grepp. Medan andra avstod att springa så sprang vi som aldrig förr.

Vi har sett att den traditionella dubben, alltså broddar, inte fungerar lika bra. Folk får en konstig

gångstil och pensionärerna har svårt att få av och på broddarna.

Mellan säsongerna

Vi tänkte att vi har en bra idé, speciellt nu mellan säsongerna när det är lite lugnare, och valde det som merförsäljningsalternativ. Vi köpte cirka 30 askar med 24 dubb samt verktyg i. Allt man behöver är en skruvdragare att sätta verktyget i och sedan är det bara att dubba. Sulan på skon måste dock vara minst 5 mm tjock.

Elias på Vianor, som är vår kedja, hjälpte oss att trycka upp skyltar och sedan stod vi på Coop Forum två lördagar och sålde dubb till alla som ville ha. Kunderna fick välja om de ville dubba själva eller om vi skulle dubba och då tog vi betalt per paket samt 100 kronor för jobbet.



Det gick åt 30 dubbpaket. Vi fick beställa fler. Alla tyckte att det var en superidé. De kunder vi haft är bland annat flygvapnet, pensionärer, löpare, promenadsugna och hästgårdsägare och många andra som varit urledsna på att halka omkring.

Nästa år ska vi annonsera också och räknar med att sälja hur mycket som helst. ■

Köp inte Kinakopior - Köp svensk kvalitet



Vi pressar nu priset genom direktförsäljning till kund



XL = justerbar upp till 1200mm



Gothia Redskap

www.gothia-redskap.se 013-393200



Pirelli kör vidare i Formel 1...

DEN INTERNATIONELLA motorsportfederationen FIA och Pirelli har skrivit kontrakt om att Pirelli i ytterligare tre år blir ensam leverantör av däck till Formel 1-VM.

Inför säsongen 2014, som inleds nu den 16 mars, har FIA och Pirelli tillsammans med F1-teamen arbetat för att öka både säkerhet och prestanda inom F1. Resultatet är bland annat viktiga förändringar när det gäller möjligheten att genomföra däcktester, vilket gör det möjligt

för Pirelli att fortsätta som leverantör av enhetsdäck till F1-VM.

De nya reglerna för tester gäller från och med i år och kan sammanfattas sålunda:

Under de officiella försäsongstesterna, som finns inskrivna i F1-regelboken, ska en av de tolv testdagarna ägnas uteslutande åt test av våtdäck, och under racesäsongen ska varje team använda minst en av de åtta testdagar man har åt däcktester. ■

...och nysatsar i rally

PIRELLI HAR GJORT comeback i rally-VM (WRC) med fyra helt nya däck.

Det däck som kommer att användas mest är RK i dimensionen 235/40 R18. Däcket är avsett för asfalt och kan användas både på torrt och vått underlag. RK finns i två olika gummiblandningar för WRC; hård för torra vägar och mjuk för vått och underlag med sämre grepp. En tredje supermjuk gummiblandning homologiserades för Monte Carlo-rallyt, där teamen ofta möter väldigt kallt väder.

Sottozero, också i dimensionen 235/40 R18, är framtaget för Monte Carlo-rallyt i två versioner; dubbat för snö och is och odubbat för snällare underlag.

Scorpion XR för grusrallyn är i dimensionen 205/65-15 och kommer också i två versioner som har olika gummiblandningar; hård för de allra tuffaste och skrovligaste vägarna i Portugal, Mexiko och Italien, och mjuk för de lite mindre aggressiva grusvägarna som i Finland.

Sottozero Ice i dimensionen



205/65-15 har konstruerats exklusivt för Svenska rallyt och har 380 dubbar för att greppa ordentligt på snöiga och isiga sträckor.

Den mest namnkunnige Pirelliföraren i Svenska rallyt var snabbe normannen Henning Sohlberg, som med sin Ford Fiesta RS WRC körde in på en sjunde plats.

Ytterligare sju privatteam körde på Pirelli, medan Michelin fortfarande är den helt dominerande däckleverantören i WRC. Med undantag för Hennings Fiesta var det enbart Michelin-skodda bilar på tio-i-topp-listan.

Vann gjorde - som vanligt numera - Volkswagen med sin Polo R WRC. Denna gång var det dock Jari-Matti Latvala som var snabbast, sedan förra årets världsmästare Sébastien Ogier tappat några minuter efter ett alltför djupt besök i en snödriva. ■

KORALL DATA

FÖR ALLA DÄCKVERKSTÄDER

- Bokning av tider på nätet
- Koppling till egen eller fristående webshop
- Fråga på saldo och beställning direkt via nätet
- E-fakturer till kommuner och andra som önskar
- PDF-fakturer via mail – inget porto, ingen kuvertering!
- Sökning i bilregistret för teknik- och modellfrågor
- Artikelbanken – smidig uppdatering av däckpriser

Korall Data 0304-66 10 00, 0300-197 00
info@koralldata.se | www.koralldata.se



Välkommen till Däckpoolen.

En inköpsorganisation inom däckbranschen som verkar för att skapa goda förutsättningar för att ge bästa service till de bästa priserna. Vi har minst 100års sammanlagd erfarenhet i styrelsen inom branschen och har byggt upp verksamheterna från början och vet vad som behövs.

www.dackpoolen.se

SNART ÄR DET SOMMAR!



Dags för somnardäcken:



Det självklara valet när det gäller god däckekonomi!

Kontakta oss för offert.



Din rikstäckande däckdistributör



Box 60 | 619 22 Trosa
Tel 0156-409 00 | Fax 0156-182 60
info@kransensgummi.se
www.kransensgummi.se

- Personbilsdäck • Lastbils- och entreprenad-däck • Fälgar och tillbehör • Verktyg och maskiner • Däckhotell • Slangar • Alltid 30.000 däck i lager •

FÖR ATT DINA DÄCK SPELAR ROLL.

Michelins superdäck ska klara 10 000 mil

I USA HAR Michelin lanserat ett "superdäck" som uppges bli bättre ju mer det slits - i alla fall till en viss gräns: däckets "dubbla mönster" ska enligt Michelin klara upp till 10 000 mil.

Till det nya däckets - "Premier A/S with EverGrip" - har Michelin tagit fram en ny gummiblandning som innehåller stora mängder silikon och solrosolja. Men den stora nyheten är att däcksmönstret är "dubbelt", i takt med att däckets slits framträder ett nytt mönster som bidrar till att däckets kan föra undan stora vattenmängder även när det är slitet.

Enligt Michelin ska dessa innovationer ge det nya däckets lika bra grepp när det är slitet som när det är nytt.

I USA börjar försäljningen av EverGrip nu i vår, men "vän av ordning" undrar förstas om och i så fall när det kommer till Europa och Sverige? Och på den frågan svarar Lotta Wrangle på Michelin Norden att EverGrip är ett så kallat året runt-däck (All Season) avsett för USA och att det knappast kommer hit.

Och lika bra är kanske det - den typen av däck brukar ju däckbranschen i Europa normalt fördöma som en förkastlig företeelse. ■



Moderna trailerdäck minskar kostnaderna

ENLIGT CONTINENTAL är EcoPlus HT3 det första däckets i en helt ny generation trailerdäck och det har förstas utvecklats med "fokus på bästa ekonomi" och "bästa köregenskaper". Continental sammanfattar nyheterna sålunda:

- Trailerdäck för långa transporter med högsta EU-märkningsvärde A för bränsleeffektivitet.
- Nyutvecklad design av slitbanan och nya gummiblandningar för bra bränsleekonomi och lång livslängd.
- Maximal lönsamhet tack vare regumneringsbarhet och mönsterskärning.

Conti EcoPlus HT3 är det första i en helt ny serie av lastbilsdäck som Continental lanserar under 2014.

Låg bränsleförbrukning är en av de viktigaste parametrarna för att transportföretag ska bli framgångsrika. Omkring 60 procent av rullmotståndet kommer från släp- och trailerdäcken, som därför är extra viktiga för fordonets totala ekonomi. Conti EcoPlus HT3 har högsta betyget A för bränsleekonomi i EU:s obligatoriska däckmärkning.

Conti EcoPlus HT3 finns i dimensionerna 385/55 R 19.5, 385/55 R 22.5 och 385/65 R 22.5. ■



EverGrip är ett så kallat året runt-däck (All Season) avsett för USA och det lär knappast komma till Europa.

Nya medlemmar i DRF

Vilhelmina Däck & Maskin AB, Däckpartner
Mickes Lackservice i Perstorp AB, Däckteam
PNO AB, Vianorpartner
AB Åströms Sanda, Vianorpartner
Backaskogs Bilservice AB, Euromasterpartner
Haraldssons Tunga Fordon, First Stop
Däcklagret och Service, Däckarna
Feab Däckservice, Fristående>Däckarna

Vilhelmina
Perstorp
Malmö
Klintehamn
Kumla
Östersund
Alvesta
Östersund

VILL DU OCKSÅ BLI DELÄGARE I DÄCKTEAM?

Brinner du för bra affärer? Driver du en däckverkstad men känner att något saknas?

Ring oss på Däckteam!

Vi söker dig som vill vara med och driva Däckteam-kedjan framåt.



Vi erbjuder

- Starkt varumärke
- Tydlig profil
- Centrala kundavtal (fleets)
- Gemensam marknadsföring
- Konkurrenskraftiga inköpsavtal
- Lokala entreprenörer
- Intranät (Däcknet)
- Verksamhetssystem, K&M
- DT 24 Jourservice



Ring oss gärna för att boka ett möte!
040- 611 89 10

PÅ NYA POSTER

Mattias Albrektsson blir från och med 1 maj ny VD för Continental Däck Sverige. Mattias kommer närmast från jobbet som försäljningschef pv inom samma bolag. Han efterträder **Karl Jartun**, som går vidare till posten som koncernchef för Grolls Group, nordens näst största aktör inom yrkeskläder och personlig skyddsutrustning.



Gunnar Ericson har efter flera år som marknadschef på Däckia, som ju sedan 2012 ägs av Pirelli, avancerat till VD på samma företag.

Kevin Magnusson är ny platschef på Magnussons Däckservice i Hultsfred. Kevin är den fjärde Magnusson i firman, som även har verkstäder i Eksjö, Mariannelund, Oskarshamn och Vimmerby.

Rickard Olsson, filialchef på Euromaster i Kista, utsågs till Euromaster Ambassadör på Euromasters filialchefs-konferens nu i januari. Detta motiverades bland annat med att han alltid ställer upp, och för sitt fantastiska arbete med Master Standard på Euromasters anläggningar i Stockholm (Master Standard handlar mycket om ordning och reda samt hög säkerhet i verkstäderna).

Rickard Hillman är sedan drygt ett år ny platschef på Däckcenter i Gävle, där han har arbetat upp omsättningen och startat rekond av i huvudsak tunga fordon, vilket blivit en succé.

Fredrik Ardefors tar under våren över som ny VD i SDAB efter **Lasse Åman**. **Lars "Zacke" Zacharoff** är sedan sommaren 2013 ny styrelseordförande i SDAB.



Vinterdäck för barmark

MED NYA ALPIN 5 har Michelin lanserat den femte generationen av sitt mellaneuropeiska vinterdäck, avsett främst för vägar som är snö- eller istäckta endast ett fåtal dagar (om ens några) per år. Ändå sker i genomsnitt åtta procent av alla olyckor på mellaneuropeiska vägar som är just snö- eller istäckta.

Men 92 procent av alla olyckor sker på barmark, oftast kall, i vått och torrt, och det är främst dessa underlag som Alpin 5 är utvecklat för – fast det ska naturligtvis klara även snö och is.

Michelin hävdar till och med att Alpin 5, tack vare "Innovative

Tread Compound Technology", har "excellenta prestanda på såväl vått som torrt underlag liksom på snö". Denna innovativa gummiblandning innehåller bland annat mycket silica, men har också tillförts "funktionella elaster" som gör gummiblandning mer uniform oavsett yttre omständigheter.

Däckmönstrets sajpningar fungerar "som tusentals små klor" och jämfört med sin föregångare har Alpin 5 en slitbana med 12 procent mer mönster och 16 procent fler sajpningar.

Michelin Alpin 5 finns i 28 dimensioner från 195/65 R15 till 225/55 R17. ■



Kallelse till förbundsstämma

Förbundsstämman kommer att hållas på Friends Arena i Solna torsdagen den 22 maj 2014.

Förbundet bjuder på lunch. Agenda meddelas senare.

Anmäl ditt deltagande till ritva@drf.se snarast.

Motioner till förbundsstämman skall i skriftlig form vara förbundsstyrelsen tillhanda senast fyra veckor före förbundsstämman, d.v.s. torsdagen den 24 april 2014.

DRF Box 90114, 120 21 Stockholm
Tel: 08-50 60 10 50, info@drf.se

www.drf.se

Däckbranschens informationsråd



Allt du behöver veta om däck:

www.dackinfo.se

Om sidan laddas från en smartphone får man en fråga om man vill gå till mobilversionen och också möjlighet att ladda ner en "knapp" som genväg till mobilversionen (vilket gör att det ser ut som och fungerar ungefär som en app). Mobilversionen är uppbyggd med kortfattade frågor och svar.

När man befinner sig i mobilversionen kan man också välja att gå till webbversionen, som fungerar ok även i en smartphone, eftersom sidan är responsiv och anpassar storleken efter skärmstorleken.

**DIN KOMPLETTA LEVERANTÖR AV DÄCK-
MASKINER OCH HJULINSTÄLLARE**

**Balansering
NYHET!**

John bean b9655

b9655 är en professionell och extremt snabb video-balanseringsmaskin för bilar, lätta lastbilar och motorcykelhjul som kombinerar hög noggrannhet med ett litet golvutrymme. En perfekt lösning för verkstäder som vill optimera arbetsutrymmet.

Finns även andra modeller med automatnav.

Pris från:

29.900:-

Leasingkostnad:

845 kr/mån.*
(36 mån)



Med diagnos!



John Bean BFH 2000

- Den mest avancerade balanseringsmaskinen på marknaden.
- Speciellt anpassad för däckverkstäder med stora däckvolymen.
- Har avancerad diagnostisk med laserteknik som identifierar eventuella brister på däck och fälg.

Montering

**John Bean
T3000-22**

- Klarar alla konventionella däck på marknaden
- Utrustad med överdimensionerad clinchlossare som skyddar från skador på fälg och däck
- Utrustad med pneumatisk hjälparm MH320. (tillval)

Pris från:

29.200:-

Leasingkostnad:

825 kr/mån.*
(36 mån)



NYHET!

**John Bean
CENTAUR**

Speciellt utvecklad för att klara av stora hjul med lågprofil däck utan att skada vare sig dyra fälgar och däck. Automatisk centrumlåsning, ergonomiskt utformad med operatörens arbetsmiljö i centrum.

Pris från:

79.500:-

Leasingkostnad:

1 126 kr/mån.*
(60 mån)



* Förhöjd 1:a månadskostnad. Restvärde.

Alla priser exklusive moms.



Akrediterad kalibrering

Vi är akrediterade att utföra kalibreringar av:

- Avgasmätare (bensin & diesel)
- Ljusinställare och ljusinställarplats
- Bromsprovare med tillhörande tryckgivare
- Retardationsmätare

Service

Vårt servicenät är väl utbyggt och täcker in hela Sverige. Du får snabbt och effektivt den service du behöver.

Vi har serviceverkstäder i Karlstad, Stockholm och Göteborg.



Lapplands-lansering av japanskt Europa-däck

När Bridgestone lanserade sitt nya mellaneuropeiska vinterdäck Blizzak LM 001 valde man att göra det på SPG i februari – en plats och tid som måhända kan synas något ologisk. **AV** Björn Sundfeldt

SPG STÅR FÖR Swedish Proving Ground och denna testanläggning ligger i Vidsel cirka tio mil västnordväst om Luleå. I dessa trakter är det i februari vanligen minst 20 minusgrader och mycket snö, vilket som bekant inte är idealiska förhållanden för vinterdäck av mellaneuropeisk modell – de är ju optimerade för slask och blöt asfalt och temperaturer runt nollan.

Men Bridgestone ville inte bara

presentera sitt nya däck för journalister från när och fjärran, utan också sin testanläggning – och vädret under pressvisningsdagarna visade sig dessutom vara mycket "välplanerat". Temperatur just runt noll grader och inte särskilt mycket snö.

Hårt slitage

Detta slet visserligen hårt på anläggningens testbanor, men för däckets och de tillresta journalisterna var

mildvädret alls ingen nackdel.

Bridgestone har två vintertestanläggningar, en i Japan och den andra alltså i Sverige. Testsäsongen på SPG omfattar normalt 17 vinterveckor. Anläggningen består bland annat av tre handlingbanor, två på snö och en på is, två rundbanor (på is resp snö), två raka banor på snö och en rejält backig vägslinga. Dessutom kontorsutrymmen med datorer för utvärdering och analy-

ser, konferens- och vilorum samt ett kylager för 2500 däck.

Bättre utformad slitbana

LM001 ska successivt ersätta LM30 och LM32 och i förlängningen även LM25 och LM35. Jämfört med dessa har LM001 enligt Bridgestone förbättrats framför allt när det gäller slitstyrka samt väggrepp i snö och på blött underlag. Förbättringarna har främst uppnåtts



” Vädret under pressvisningsdagarna visade sig vara mycket ”välplanerat”. Temperatur just runt noll grader och inte särskilt mycket snö.

genom en ny och effektivare utformning av slitbanan, bland annat med fler och djupare sårningar och kanaler som effektivt evakuerar vatten och slask.

Vid pressvisningen tillhandahöll Bridgestone sex VW Golf, tre skodda med nya Blizzak LMO01 och tre med Continental Conti Winter-Contact TS850, som i flera olika tidningstester ansetts vara det bästa ”kontinentala” vinterdäcket. Bilarna var försedda med mätutrustning för sidoacceleration, acceleration, bromsning och tidtagning att användas vid provkörning på de olika banorna – slalom, bromsning, acceleration, snöhandlingsbana, backtagning, med

mera, och visst verkar LMO01 vara ett bra däck.

Det kändes ofta väl så bra och ibland bättre än TS850 – bland annat gällde det sidostabiliteten – och enligt mätinstrumenten var LMO01 oftast lite bättre i de flesta momenten, men som alltid vid en sådan här demonstration gäller en stor portion reservation.

Ett bra däck

Att testa däck är svårt och tidsödande och svårast är vinterdäck. Även när testföretag och tidningar lägger ner veckor och månader på testarbetet varierar resultaten. Att säkert utvärdera ett däck på några timmar är förstås helt omöjligt.

Men Blizzak LMO01 verkar helt klart vara ett bra däck, sannolikt i klass med Contis TS850 – och det är vackert så.

Som så ofta vid sådana här övningar ingick även ett litet tävlingsmoment, som den här gången gick ut på att köra en BMW M3 med dubbade Blizzak Spike 01 på tid genom en kort bana med ett par slalomversioner och några andra krumbukter.

Och som vanligt (se även sid 20) är vi av blygsamhet förhindrade att avslöja vinnarens identitet.

Däremot här och nu avslöjas att Blizzak LMO01 börjar säljas i september och då i sju dimensioner – och fler är att vänta. ■



Bridgestones testanläggning i Vidals består bland annat av tre handlingsbanor, två på snö och en på is, två rundbanor, två raka banor på snö och en rejält backig vägslinga.



Nokian testar rörliga dubbar

Den gamla drömmen om ”dubbar på begäran” har fått ny näring av Nokian, som nyligen smygvisade ett konceptdäck med indragbara dubbar.



NOKIANS REPRESENTANTER ÄR både hemlighets- och förväntansfulla när de visar in oss i den drygt 600 meter långa byggnaden vars "golv" utgörs av en isbana.

Belysning saknas och det enda som lyser upp banan är några bilar med tända strålkastare. En Porsche Cayenne kommer körande från bortre ändan av byggnaden och bromsar framför oss, vänder och accelererar tillbaka. Isen där den kört är fortsatt spegelblank.

Porschen vänder igen, kommer tillbaka och bromsar framför oss – och dubbdäcken river spår i isen. Den vänder, accelererar förbi oss och river upp spår i isen. Vi har haft bilen inom synhåll hela tiden – samma däck är både odubbade och dubbade.

Bilen kommer tillbaks och vi, ett dussintal nordiska journalister, får titta närmare på däcken. Föraren trycker på en knapp på instrumentpanelen och jag känner hur dubbarna trycks ut. Han trycker på

knappen igen och de glider ner i däckets igen. Det är helt klart "på riktigt" – men hur, det får vi inte reda på.

Matti Morri, chef för teknisk kundservice, ler glatt när jag förvägs försöker mjölka honom, och övriga Nokian-representanter är lika slutna.

Konceptdäck

Det enda vi får veta är att detta är ett konceptdäck, att det kanske kan utvecklas för produktion men att det i så fall dröjer "flera" år samt att det är komplicerat och dyrt.

Om Nokian lyckas med att "både äta kakan och ha den kvar" medför det förstås intressanta möjligheter, speciellt om funktionen kan göras så snabb att odubbade däck kan bli dubbade på ett ögonblick. Om aktiveringen kan styras av ABS/ESP-sensorerna finns mycket stora trafiksäkerhetsvinster att hämta, men även om systemet styrs av föraren – alltså som i det visade

konceptdäcket – finns avsevärda vinster att göra både när det gäller säkerhet och miljö.

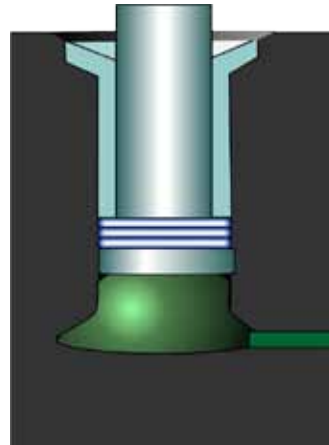
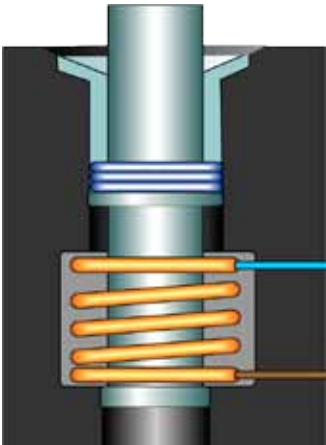
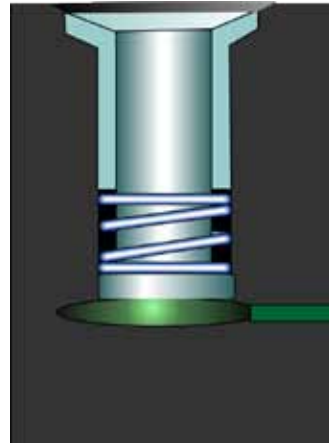
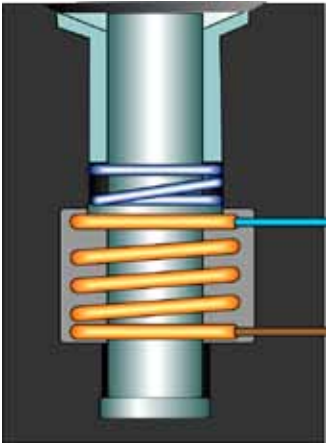
När jag på kvällen efter den hemlighetsfulla visningen tittar närmare på mina bilder och zoomar in på dubbarna, ser jag att det är stiften i dubbarna som är rörliga – och när man tänker efter är det ju ganska självklart; det skulle knappast fungera i längden om hela dubben skulle röra sig ut och in i däckets.

Detta bekräftas också ett par veckor senare, när Nokian skickar ut en pressrelease om "Världens första dubbfriktionsdäck".

Hur stiften manövreras framgår däremot inte, men det enda rimliga är väl att de trycks ut med lufttryck och återgår till normalläge när trycket minskar. Återstår att fundera på hur trycket kan ändras?

En liten luftpump i varje däck? Kanske, men tveksamt om det är en rimlig väg att gå om systemet

” Föraren trycker på en knapp på instrumentpanelen och jag känner hur dubbarna trycks ut. Han trycker på knappen igen och de glider ner i däckets igen.



Så här tänker sig DäckDebatts tekniska illustratör Mario Saluts kij att en elektromagnetisk lösning kan fungera:

- På den övre bilden hålls dubben intryckt av en fjäder, på den undre har den tvingats ut av elektromagneten. Elförsörjningen kan man kanske lösa med en minigenerator, ungefär som på gamla cykellysen, och ett batteri på insidan av fälgen, och dubbaktivering med Bluetooth-signal?

Här har Mario ritat på ett hydro-pneumatiskt alternativ:

- Jag tror inte på enbart lufttryck utan i så fall på en kombination med hydraulik, alltså att lufttrycket påverkar en vätska som i sin tur trycker ut dubben (nedre bilden).



Med en knapptryckning kommanderas dubbarna ut eller in.

Den täckta och lite hemlighetsfulla isbanan är cirka 600 meter lång.

ska fungera i massproduktion.

En centralt placerad luftpump och rör/slangar ut till hjulen – genom drivaxlarna – verkar ännu knepigare.

Kan man på något sätt utnyttja däckens befintliga lufttryck och använda en del av det för att påverka små luftkuddar under varje dubbstift? Möjligen, det är i alla fall min gissning.

Och när jag diskuterar frågan med andra däck tillverkare s tekniker verkar de luta åt samma teori.

- Ja, hydraulik tror jag inte på och då återstår väl bara lufttryck. Men hur? Ja, det ska bli spännande att se, om och när de avslöjar kon-

struktionen. Men det är i alla fall kul och spännande att de försöker, tycker Peter Dahlberg, Program Manager på Goodyear Innovation Center i Luxemburg.

Lallas Zeunert på Bridgestone i Sverige:

- Spännande och intressant, men jag undrar ju om det verkligen kan fungera i längden i den tuffa miljö som ett vinterdäck ofta rullar i.

Jaap Leendertse, Pirellis chef för vinterdäck:

- Jag har sett det här på film och mest sannolikt används magnetiska fält i stället för luft eller hydraulik. Det skulle vara intres-

sant att se hur den här teknologin uppträder under dubbens livstid och när den körs på asfalt. Det är en teknologi som man får studera vad den duger till och hur marknaden accepterar den.

Teorin om elektromagnetisk styrning av dubbarna förs också fram av DäckDebatts tekniska illustratör Mario Saluts kij, som här ovan skissat på hur Nokians konceptdäck kan tänkas fungera. ■

” Jag undrar om det verkligen kan fungera i längden i den tuffa miljö som ett vinterdäck ofta rullar i.



SPECIAL

Fälgar

SPEED with SPIRIT and CARE



SPANA IN VÅRA NYHETER HÄR
www.specialfalgar.se



Hankook satsar på premium och prestanda

När en däcktillverkare som sponsrar racing vill skapa uppmärksamhet för sitt prestandadäck väljer man förstås att presentera det på – en racerbana! **TEXT OCH FOTO** Peter Sundfeldt

SOM ETT LED i sin europeiska offensiv – och sin ambition att räknas till premiumtillverkare – arrangerade den koreanska däcktillverkaren Hankook nyligen sitt första större europeiska media-event. Övningen genomfördes i anslutning till en racerbana utanför Barcelona, där prestandadäcket Hankook Ventus i olika versioner stod i centrum.

Ventus sitter till exempel som OE, Original Equipment, på bland

andra Mercedes S- och E-klass och BMW 1-, 3- och 5-serie och Hankook är också däckleverantör till de tyska standardvagnsmästerskapen DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft).

Dessutom släpper Hankook i år Ventus V12 evo2, ett extra högpresterande prestandadäck med ett utvecklingsarv främst från engagemanget i just DTM.

Denna senaste Ventus-version har enligt Hankook bland annat

förbättrade vattenplaningsegenskaper och "den extremt styva men ändå mycket lätta stålkoordiner materialet i bältesskiktet garanterar bästa möjliga kontaktyta under extrema förhållanden".

Nanokisel i slitbanan

Användningen av en nanokiselsblandning i slitbanan ska ge utmärkt grepp och uppges, i kombination med optimeringen av slitbaneblockets styvhet längs

hela slitbanans bredd, förkorta bromssträckan vid både våt- och torrbromsning med 4-5 procent.

Aktiviteterna vid detta event innefattar körning på racerbanan, på en våt handlingbana med slalomslag och på fina bergsvägar. Detta ska sedan toppas med en åktur med spanjoren Dani Juncadella i en Mercedes AMG C-klass DTM-bil och i en Schnitzer-trimmad BMW i poliskläder med kanadensaren Bruno Spengler bakom



” Ett gäng BMW 3-serie och några varv på banan, som heter Parcmotor Castelloli och ligger några mil väster om Barcelona.

ratten, också han "till vardags" DTM-förare.

På den blöta konbanan med koner och portar överallt ska vi dessutom köra på tid. "Bara på skoj, tre likadana Mini Coopers och två varv på tid."

Journalister från alla håll

Drygt sextio journalister från England, Tyskland, Frankrike, Ryssland, Holland, Belgien, Spanien, Turkiet, Italien, USA och Sverige delas upp i olika grupper med färgtillhörighet. Vår grupp är brun och vi kör tillsammans med ryssar och turkar.

Brun grupp har som första station bankörning. Ett gäng BMW 3-serie och några varv på banan, som heter Parcmotor Castelloli och ligger några mil väster om Barcelona. Det är en bana med stora höjdskillnader, den är drygt 4 kilometer lång och har ett skönt flöde i kurvcombinationerna. Kul bana, hade vi kört race här hade det funnits många bra omkörningstillfällen

med flera raka, hårda inbromsningar mot tydliga kurvor.

Ventus-däcken håller i fint. Men de är trots allt vanliga gatdäck och känns också som de flesta gatdäck gör på bana; det skriker och understyr lite, man känner att de är ansträngda, men däcken håller i bra och de är konsekventa i uppförandet.

Dags för medåkning i Dani Juncadellas DTM-Mercedes. Juncadella ska i år köra ännu en säsong för Mercedes i DTM, men han har även fått förtroendet som reserv/fredagsförare i F1-stallet Force India. Och Force India kör förstas med Mercedes-motorer...

En DTM-bil av i dag är en ren siluette-racer, det vill säga att den inte har någonting gemensamt med en gatbil. Plast, komposit och kolfiber i karossen, som alltså i det här fallet ska likna en Mercedes C-Klass. Det är inte lätt att få till bra passagerarstol i de här bilarna, men i den här har Mercedes lyck-



Det är inte lätt att få till en bra passagerarstol i en DTM-bil.

ats riktigt bra. Man sitter lågt men med en bra utsikt, och passageraren kan körtekniskt hänga med bra i händelserna bakom ratt och pedaler i bilen.

Hörselproppar, tack

Innan vi åker ut på banan ber jag om ett par hörselproppar – ingen annan verkar bry sig – men tänker att avgasutblås i nästan axelhöjd

och en bakhjulsdriven skrikande transmission är väldigt tinnitusvänliga. Greppet i bilen imponerar, främst under inbromsning, och i synnerhet i väta (som vi också fick prova). Effektiv aerodynamik och bra däck, alltså. Det är alltid gott att åka i en bil som inte vill göra annat än att göra det racerbilar ska; att åka så fort som möjligt. Och som gör det utan ansträngning. ▶

► Vi går vidare till nästa uppgift, och nu ska det gasas slalom på konstbevattnat asfaltunderlag. Tre Mini Cooper, ett följa John-varv och två tidvarv. Stående start gör att många gasar vilt med hjulspinn och då går det inte fort i vätan. Kollar tiderna och hur de första kollegerna kör, och förstår att här gäller det att låta bilen och däcken få jobba. Inte förlora fart och energi med för mycket gas och hjulspinn. Smyger nästan iväg på mitt första varv, kör mjukt på tvåan genom konportar och slalombanor, hårnålsböjar, upp-



Slalomkörning på konstbevattnat asfaltunderlag med Mini Cooper.

och nedförsbackar och ser till att hålla farten så konstant som möjligt genom slalomsektionerna. 56,02 på första försöket och 54,28 på

andra. Touchar en kon lätt i andra försöket och får ett drakoniskt straff, tre sekunders tillägg.

"Fastest so far" konstaterar "tävlingsledningen" i alla fall. OK, men det är ju ett bra gäng till som ska köra. Fast å andra sidan, Bruno Spengler (körde utom tävlan, han var ju "personal") var bara lite snabbare än jag, och det kändes gott.

Vårutflykt och prisutdelning

Åker på en vårutflykt på väldigt fina, krokiga och glest trafikerade vägar till klostret i Montserrat, och

beundrar de speciella bergsformationerna i landskapet. Inte undra på att stället är en nationalpark.

När vi kommer tillbaka hinner jag bränna några varv till i en BMW på banan, skönt att få ta i lite själv. Därefter är det prisutdelning i Wet Handling Slalom Challenge.

Två priskategorier, ett för genomsnittligt snabbaste gruppen och ett för den individuellt snabbaste tiden – och vår grupp tog hem båda (fast min blygsamhet avhåller mig förstas från att avslöja vem som var snabbast). ■



Journalisterna bjöds på en åktur i en Schnitzer-trimmad BMW i poliskläder med kanadensaren Bruno Spengler bakom ratten, "till vardags" DTM-förare.

”

Stående start gör att många gasar vilt med hjulspinn och då går det inte fort i vätan. Då förstår jag att här gäller det att låta bilen och däcken få jobba. Inte förlora fart och energi med för mycket gas och hjulspinn.



MINERVA

PREMIUM QUALITY TYRES



Rikstäckande

DÄCKGROSSIST

med stort utbud från Premium till Budget



Bli "fast" i vår webshop du också ;-)!

www.dackorder.se

Valla Däck

- en del av VDF Group

Storgatan 39 64161 Valla Tel 0150 48 99 55



Allt du behöver för däck och fälg



I en buss nära dig !

eller på webben & telefon

www.idealimport.se



Ideal Import importerar balansvikter och reparationsmaterial till den svenska däck- och fälgbranschen. Med många års erfarenhet har vi ett bra kontaktnät med stabila leverantörer. Med egna fraktbilar till gummi- och bilverkstäder kan vi ge personlig service samtidigt som vi minimerar fraktkostnaderna. Oavsett material har vi alltid bra produkter till bra priser.



IDEAL IMPORT

- en del av VDF Group

Storgatan 39, 64161 Valla | Tel 0150-660 788, Fax 0150-660 272



auto
MÄSSAN 2014





Automässan – till nytta och lite nöje

TEXT Björn Sundfeldt FOTO Niklas Martinson, Volker Nitz, Björn Sundfeldt, Svenska Mässan

ÅRETS AUTOMÄSSA I Göteborg besöktes av 15 190 personer, vilket är något mindre än 2011 och ganska långt ifrån de 20 000 som arrangörerna räknat med/hoppats på.

Å andra sidan verkade nästan alla 15 190 nöjda med sitt besök. Här ska visserligen erkännas att DäckDebatt inte pratade med alla 15 190, vi pratade inte ens med 1 519 – men väl med cirka 150, alltså med en procent av besökarna.

Det låter måhända inte så mycket och en statistiker skulle kanske ha synpunkter på urvalet – men å andra sidan var alla tillfrågade rörande överens om att mässan var mycket bra, lagom stor och lagom frekvent.

Frågor till utställarna

Även när vi pratade med utställare var tongångarna ungefär desamma. Vi hade tänkt fråga alla vi mötte om vad de tyckte om mässan, vad som varit bäst för just dem och om vart tredje år var för sällan, lagom eller för ofta, men gav snart upp. Ingen vits att intervjua folk när alla svar blir identiska – inte med exakt samma ord, men väl i andemening.

– Ett utmärkt och trevligt tillfälle att exponera våra produkter och att träffa kunder, både gamla och nya.

– Alla våra trevliga kunder, den sociala biten är ju nog så viktig.

– Vart tredje år är lagom. Det är en bra mässa men det kostar ju en del att vara med också.

Ja, ungefär så lät det från var och varannan utställare, både från "gummigubbar" och från andra branscher.

Med 15 100 kvadratmeter var årets Automässa rekordstor sett till utställningsyta. Totalt deltog 275 utställare från 12 länder med drygt 1 200 varumärken inom bildelar, däck, fälgar, tillbehör och fordonsverkstadsutrustning.

Marknadsundersökning

Detector Marknadsundersökningar har på mässans uppdrag undersökt besökarna, som kom från 6 700 företag verksamma i motorbranschen.

75 % uppger att Automässan är den viktigaste mässan att besöka.

90 % anser att utställarkvaliteten var mycket hög och lika många var nöjda med innehållet.

95 % ansåg att helhetsintrycket var mycket bra.

90 % har uppgett att de vill besöka Automässan nästa gång den arrangeras (18-21 januari 2017/red. anm).

80 % ansåg att affärsnyttan av besöket var mycket tillfredsställande.

Automässan bjöd i princip på alla tänkbara nyttigheter för alla tänkbara verksamheter, i alla fall inom bilfixar- och tillbehörsbranschen. Från en ny typ av fälgskydd, däcktvättar och ett gäng däckmaskiner till fasta och mobila däck-

ställ, induktionsvärmare för att lossa muttrar samt hundra och ett verktyg av alla de slag.

Dessutom även en hel del "onyttigheter", eller i alla fall "icke livsnödvändigheter" i form av spel, bilbanor och diverse tävlingar. Den mest omfattande tävlingen var Automotive Workshop Challenge, arrangerad av Bilproffs.se, där lag om fyra personer från olika gymnasieskolor gjorde upp om totalt 50 000 kronor i prispengar. Vinnarlaget kom från Elof Lindälvs Gymnasium, Kungsbacka.

Men man kunde också prova på att vara däckbytare på en formelracer och det provade förstås DäckDebatts utsände på, men något F1-kontrakt lär det inte bli med tiden ▶

” Med 15 100 kvadratmeter var årets Automässa rekordstor sett till utställningsyta. Totalt deltog 275 utställare från 12 länder med drygt 1 200 varumärken inom bildelar, däck, fälgar, tillbehör och fordonsverkstadsutrustning.

▶ 16,46 sekunder. Den yngling som varit snabbast ditills vid vårt besök borde däremot ha en framtid i depån: han hade skruvat av centrumbulten med muttermaskinen, dragit av hjulet och på med ett annat och skruvat på bulten – på 7,3 sekunder!

Och apropå ynglingar var det gott om sådana på mässan och även om unga damer. Nästan 1300 speciellt inbjudna gymnasieelever från landets 190 transport- och fordonsgymnasier vandrade intresserat runt och sög in kunskap och intryck, och apropå dessa kan det passa bra att avsluta med en reflektion från Göran Eklund, lärare i Däckskolan 1:

Mässor är otroligt spännande! Man träffar massor av gamla kompisar, massor av nya bekanskap och så

en och annan som man hade hoppats att slippa träffa. Efter mässan kommer man in i någon sorts mental baksmälla på något sätt.

DRF var begåvade med två mont-rar. Den ena var strategiskt placerad så att de flesta gymnasieelever, lärare och rektorer passerade. Man kunde då ta till sig vår satsning på utbildning inom gymnasieprogrammen. Det personliga mötet är ju naturligtvis helt oslagbart. I övrigt var informationen förpackad i en liten blå bär-kasse med material från DRF och TYA.

När jag stod och delade ut mate-rial och pratade om vikten av god utbildning så kom det två unga kvin-nor som såg lite förvånade ut. "Skulle dom ha material?" Jaa, var dom inte gymnasieelever? Jo, men inte bru-

kade man prata med dem.

Då berättade flickorna att de hade varit i många montrar tillsammans med sina klasskompisar (killar). Monterns representant hade oftast vänt sig specifikt till killarna när de hade pratat om sina produkter. Killarna hade fått av företagets mate-rial, men tjejerna fick fråga efter sitt.

Påminner mig om den kvinna i Småland som var med på en av mina däckkurser. Hon hoppade in som kund-mottagare ibland. Hon berättade att det då och då kom in herrar som fäste blicken ett par decimeter över hennes huvud och frågade "Finns det ingen att prata med här?"

Det är 2014. Jag hoppas verkligen att man slipper höra detta från en gummiverkstad. ■

Auto
MÄSSAN 2017

I samband med årets Auto-mässa blev det klart att Svenska Mässan kommer att stå som operativ arrangör av Nordens största mötesplats för motorbranschens service-marknad till och med 2023. Nästa Automässa arrangeras 18-21 januari 2017.

” Nästan 1300 speciellt inbjudna gymnasieelever från landets 190 transport- och fordonsgymnasier vandrade intresserat runt och sög in kunskap och intryck.



TRYGGHET SOM ALDRIG FÖRR

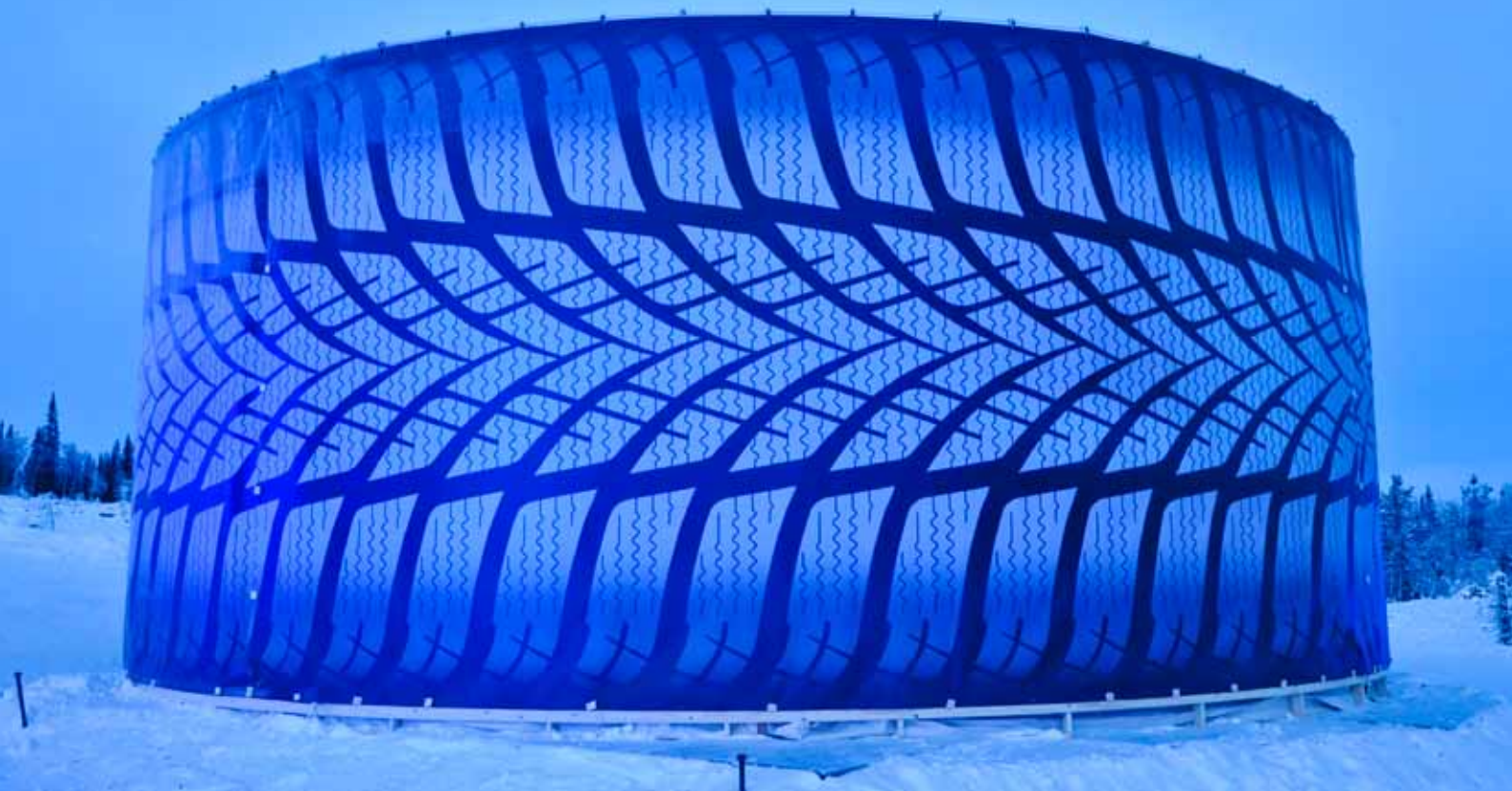
nokian[®]
TYRES

NYTT DÄCK KOSTNADSFRETT

Nokian Hakkadäck är tillverkade för nordiska förhållanden, för att ge dig trygghet i alla slags väderleksförhållanden och väglag. De har en robust konstruktion och går inte sönder i normalt bruk. Om det ändå händer så ger Hakkaskydd dig ett nytt motsvarande däck, kostnadsfritt. Vid behov kan även en vägassistans komma till din hjälp. Mer information om registreringen och villkoren för Hakkaskydd hittar du på adressen www.hakkaskydd.se



TESTDÄCK I DÄCKTÄLT



Två nya vinterdäck testade av både Test World och VTI, testkörningar på olika isbanor och ett klimatföredrag. Goodyear satsade ordentligt vid presentationen i Åre.

AV Björn Sundfeldt

– **JAHA, VAD** ska vi hitta på den här gången, kan man tänka sig att mötesordföranden undrade när Goodyears marknadsfolk och PR-byrå för något drygt år sedan samlades för att dra upp riktlinjerna för lanseringen av de nya vinterdäcken UltraGrip Ice 2 och UltraGrip Ice Arctic SUV i februari 2014.

När pannor legat i dikesdjupa veck och hummandenivån så när fått sammanträdesrummets fönster att vibrera sönder kom väl någon äntligen med den förlösande lösningen:

– Jag vet, vi kör produktpresentationen i ett däckliknande tält uppe på en fjälltopp!

Häpen tystnad och sedan sannolikt stormande bifall. Sagt och gjort, så fick det bli – i alla fall nästan.

Däcktält tämligen högt upp

Tältet påminde absolut om ett däck och tämligen högt upp och ödsligt placerat var det också, om än inte riktigt så högt och ödsligt som på en fjälltopp.

Och lika bra var väl det, för med placeringen på en bergsknalle någon mil öster om Åre kunde nu den församlade världspresen (näja, den nordeuropeiska delen) köra en imponerande mängd Audi Q5 skodda med UltraGrip Ice Arctic SUV på smala och snöiga skogs-

vägar och skoterspår (!) ända fram till däcktältet.

En trevlig "suv-safari" och en intressant presentation kryddad med en föredragning om partiklar av Mats Gustafsson, forskare på VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut). Detta som komplement till dagens tidigare övningar på flera olika isbanor, där de nya däcken kunde jämföras med konkurrenterna från Continental, Michelin och Nokian.

Det nya odubbade däck UltraGrip Ice 2 har enligt pressmaterialet "utvecklats för att leverera stabil prestanda i låga temperaturer, med förbättrat grepp och inbroms-

ningsförmåga på snö och is samt övergripande förbättrad prestanda på vått och torrt vägslag".

Ny gummiblandning

Under tre års utvecklingsarbete har Goodyear provat sju olika designversioner i cirka 200 olika tester för att säkerställa däckets egenskaper. UltraGrip Ice 2 har en ny gummiblandning skapad för att behålla gummit flexibilitet även under kalla nordiska vinterförhållanden, vilket ska ge bra grepp på såväl snö och is som på torra underlag.

Här är det som vanligt läge för en brasklapp om att det naturligt-



– Jag vet, vi kör produktpresentationen i ett däckliknande tält uppe på en fjälltopp!

vis inte går att avgöra ett däckskvaliteter efter en timmes körning på snö och is.

Men på sådant underlag kändes Goodyear-däcket och Nokians Hakkapeliitta R2 lite stadigare och mer förutsägbara än ContiVikingConti 5 och Michelin X-Ice XI3, och när vi körde på tid på en isig handling-bana var snittiderna för UG Ice 2 och Hakka R2 lite bättre än för de båda andra däcken. Bilarna var likadana Audi A3 Sportback 1.6 TDI och däcken hade dimensionen 205/55 R 16.

Samma resultat blev det även när Goodyears nya dubbdäck UltraGrip Ice Arctic SUV kördes på en liknande bana mot konkurrentdäcken Conti IceContact 4X4, Michelin Latitude X-Ice North 2 LX1N 2 och Nokian Hakkapeliitta 7

SUV – inte Hakka 8 SUV som lanserats veckan innan (se sid 35) och som rimligen är bättre än nr 7.

SUV-däcken var i dimensionen 255/55 R18, de var monterade på automatväxlade Audi Q5 2.0 TDI och även här vara alltså Goodyear och Nokians däck lite stadigare och snabbare är Conti och Michelin.

Nästa generation

UltraGrip Ice Arctic SUV ingår enligt Goodyear i nästa generations dubbdäck och har "unik dubbdäcksteknologi speciellt framtagen för att möta det hårda och oförutsägbara klimatet i Europas nordligaste regioner". I princip handlar det dock om samma typ av "triangelkantiga" dubb som lanserades i UltraGrip Ice Arctic för två år sedan.

Bakgrunden till detta däck är en ökad efterfrågan på dubbade SUV-däck i regionen, vilket är ett resultat av ett ökat intresse hos konsumenten för den här typen av fordon. Färsk statistik från European Tire Manufacturer's Association (ETRMA) visar på en förväntad årlig ökning på nio procent inom detta bilsegment fram till 2016.

Goodyear UltraGrip Ice Arctic SUV möter förstuds den nya lagstiftningen om slitagebegränsning, men som de flesta andra däcktillverkare har även Goodyear valt den "finska" överrullningsmodellen i stället för att begränsa antalet dubbar till 50 per rullmeter i omkrets.

Den "finska modellen" blir för övrigt allt mer ifrågasatt och finska TraFi ska nu titta närmare på god-

kännandeprocessen eftersom man noterat alltför stora variationer i testerna (se även sid 6).

Både UltraGrip Ice 2 och UltraGrip Ice Arctic SUV har på Goodyears uppdrag testats av oberoende Test World (rapportnummer TW-TT13-MT550 och TW-TT13-MT550). Vid testerna jämfördes samma däck som ovan på tre olika banor i Luxemburg, Tyskland och Finland. Resultaten blev, inte helt oväntat, mycket positivt för Goodyear och även för Nokian. Goodyear sticker heller inte under stol med att man ser Nokians Hakkapeliitta som sin huvudkonkurrent när det gäller vinterdäck.

Goodyears UltraGrip Ice 2 finns i 29 storlekar mellan 13 och 18 tum, medan UltraGrip Ice Arctic SUV kommer i 14 storlekar från 15 till 18 tum. ■



Audi Q5 och Goodyear UG Ice Arctic SUV, en väl fungerande kombination.



Testanläggningen invigdes med en japansk ceremoni som gick ut på att slå sönder locken till två stora fat med saké. Längst till vänster går Yvan Müller, världsmästare i WTCC ("standardbilar") entusiastiskt till verket och landshövding Sven-Erik Österberg fegar inte heller ur. Mellan dem skymtar Yokohamas Europapresident Shinichi Takimoto och till höger (i blått) Osamu Mikami, Corporate Officer i Yokohama, och Jonas Jalar, VD på Arctic Falls. Och mellan dem skymtar Älvsbyns kommunalråd Helena Öhlund.



Slagkraftig invigning och två nya vinterdäck

En världsmästare, en landshövding och ett kommunalråd samt flera toppchefer från Yokohama kryddade invigningen av den nya testanläggningen och lanseringen av två nya vinterdäck. **AV** Björn Sundfeldt

YOKOHAMA HAR VÄL aldrig varit särskilt vassa på vinterdäck, men med de två nya däcken W.drive V905 och iceGUARD STUD iG55 hoppas Yokohama Scandinavia på en ökning med minst 25 procent – och det är dubbdäcket iG55 som förväntas stå för huvuddelen av ökningen.

Vid lanseringen på Yokohamas nya testanläggning utanför Älvsbyn, som invigdes i samma veva, var det dock det nya mellaneuropeiska vinterdäcket W.drive V905 som kändes som den största förbättringen.

Satsning på vinterdäck

Den nybyggda testanläggningen, väster om Älvsbyn väster om Luleå,

ägs och sköts – liksom flera andra liknande anläggningar – av testbane-specialisterna Arctic Falls. Yokohama har under de senaste tio åren hyrt in sig på flera olika Arctic Falls-anläggningar, men med en ökad satsning på vinterdäck följer ökat testbehov och Yokohama och Arctic Falls har nu ett tioårigt hyresavtal.

Testanläggningen är uppbyggd som de flesta andra liknande anläggningar. Ett tiotal olika testbanor, krokiga, runda och raka, snöiga och isiga och långa och korta, samt kontors-, garage- och lagerutrymmen.

Vi kör de nya däcken i backe och på snöiga och isiga handling-, slalom-, broms- och accelerations-



Yokohamas två nya däck

Det nya dubbdäcket iG55 efterträder iG35. Den största skillnaden är nya nästan fyrkantiga dubbar som ska sitta fast mycket bättre än de gamla runda dubbarna i iG35. Den nya dubben kallas "Ninja-dubben" och påminner en hel del om Nokians dubb i Hakka 8.

Yokohama iG55 lanseras under hösten i närmare 40 olika dimensioner från 13 till 20 tum och under 2015 dubblas detta antal. Antalet dubbar varierar förstas med dimension men överstiger 50 per meter rullomkrets, men iG55 har godkänts via den alternativa over run-metoden.

W.drive V905 är ett odubbat "Europadäck" som ersätter W902. Det nya däcket är alltså optimerat våtgrepp, slask och snö och väntas inte bli en storsäljare i Sverige. Säljstart i höst, successiv ökning av antalet dimensioner upp till 110 i storlek mellan 15 och 21 tum.

iceGUARD STUD iG55
och W.drive V905.

banor och jämför de nya däcken med respektive föregångare, samt i några fall med konkurrentdäck. Som vanligt i dessa sammanhang går det inte att med säkerhet avgöra om det ena däcket är bättre eller sämre än det andra, men i de flesta fall känns i alla fall de nya Yokohama-däcken bättre än de gamla – och allt annat hade ju varit synnerligen uppseendeväckande.

Störst skillnad verkar det vara mellan det gamla och nya odubbade friktionsdäcket. Det nya greppar påtagligt mycket bättre vid start i backe och vid acceleration, det är stadigare och styr in bättre på snöhandlingbanan.

Varierande underlag

Mellan de gamla och nya dubbdäcken, iG35 och iG55, är skillnaderna mindre – eller kanske snarare: verkar skillnaderna vara mindre. Men efter en dryg vecka med mildväder är banorna inte i bästa skick, vilket bidrar till mycket varierande underlag.

Under fyra testmånader, december till och med mars, räknar Yokohama med att testa cirka 1700 omgångar däck, och om/när vädret blir bättre än i år – alltså mycket kallare – kan testperioden bli längre och däcken ännu fler. ■

FOTO Per Pettersson



Start i backe med nya V905, som klarade den uppgiften klart bättre än föregångaren V902.



Flygfoto över Yokohamas nya testanläggning med de många olika banorna just utanför Vidsel.

” Som vanligt i dessa sammanhang går det inte att med säkerhet avgöra om det ena däcket är bättre eller sämre än det andra, men i de flesta fall känns i alla fall de nya Yokohama-däcken bättre än de gamla.

Kickoff med t

Däckteam i Göteborg:

Konferens, kalas och hockey

TEXT OCH FOTO Peter Sundfeldt



Hemmalaget Verkstäderna poserar för ett lagfoto.



Bortalaget Leverantörerna, utan maskot, poserar lika bra för lagfoto.

DET SMÄLLER ORDENTLIGT i sargen i Källered's ishall utanför Göteborg. Det är match på gång. Bortalaget Leverantörerna har på pappret en stark laguppställning med veteranhockeyprofiler som vet hur man slår en klubba i sargen för att visa missnöje eller peppa sina lagkamrater. De vet också hur man åker till avbytarbåset på rätt sätt och de kan åka skridskor snyggt baklänges på hockeyvis. Men de är några man kort jämfört med det andra laget.



Kämpaglöd fanns det gott om under matchen mellan Verkstäderna och Leverantörerna i Källered's ishall.

Hemmalaget Verkstäderna har allt från vana hobbyhockeylirare till en spelare som är glad om han överhuvudtaget kan stå på sina skridskor utan att volta och till en egen maskot misstänkt lik en röd hök från Malmö (Malmö Redhawks

är bland de bästa i Allsvenskan, serien under SHL, Swedish Hockey League).

Avgörande burväktare

Men framför allt har Verkstäderna en bättre burväktare. Målvakterna kommer från arrangören Källered's Ishockeyklubb och Verkstädernas tilldelade målis är 190 cm lång och väldigt rörlig. Det här kan bli avgörande. Att göra första målet i matchen ska belönas med ett hemligt pris och efter bara några minuter sätter Christoffer Lindskog Verkstädernas första mål.

Däckteam har kickoff med hockeymatch, konferens, kalas och leverantörsutställning på Clarion Post Hotell i Göteborg. I de stora salarna i hotellet samlas under tre dagar 24 utställare och strax över 500 deltagare för att mingla och mötas under effektiva men avslappnade former. Det är andra året i rad som man är på det här hotellet, och VD:n på Däckteam Sverige, Joakim Held, är mer än nöjd.

- Utan att dra allt för mycket business-floskler så är det en fantastisk god stämning där sammanhållningen verkligen stärks, och alla individer drar åt samma håll.

Deltagarna och leverantörerna vädrar samma åsikter.

Tillbaka i Källered. Leverantörernas målvakt har lite problem med att hålla pucken utanför kassen, och laget gör ofta byten. Man undrar om deras ork tryter, trots tekniken i spelet? Och de som är tekniskt duktiga i Verkstäderna tillåts härja fritt i Leverantörernas allt svagare försvars- och målvaktspel.

Tröttheten börjar märkas

De första tio minuters tryck mot Verkstädernas kasse förbyts mot snabba mål på Leverantörernas målvakt. I tredje perioden märks tröttheten allt mer hos bortalaget och det får svårt att backa hem. Målen ramlar in för verkstäderna och när slutsignalen ljuder kan vi räkna hem elva mål för hemmalaget och två mål för bortalaget.

11-2 till Verkstäderna mot Leverantörerna. Det var inte riktigt som det tippades, orsaken går nog att hitta i skillnaden i målvaktspellet

och att Leverantörerna var för få spelare med ork nog för att hålla tempot uppe.

En för alla...

Matchens lirare blev Peter Wettainen för Leverantörerna, och Johan Hedberg för Verkstäderna. Minst istid fick Patrik Jönsson i Verkstädernas lag, 4 minuter och 8 sekunder, sedan tyckte han det räckte och skötte därefter avbytarbåsets dörr. Patrik är mannen som inledningsvis nämns i texten, han som har så svårt att hålla sig upprätt på isen. Men Patrik är glad över att bara få ha varit med i matchen, och det är det som är tanken med företags- och organisationsstärkande aktiviteter; att stärka en sammanhållning.

Och det gör uppenbarligen ett aktivt deltagande i en hockeymatch bättre än vad man kan tro att det skulle göra för ett gäng från däckbranschen. ■



Däckteam hann med hockeymatch, konferens, utställning och kalas i Göteborg.

uffa tävlingar

Vianor Pit Crew Challenge:

Från depåtävling till Formel 1

TEXT OCH FOTO Ola Österling

KOM IGEN NU! Fortare! Ja, ja, bra så, tappa inte hjulmuttern bara!

Ropen ekar i Nokians stora däcklager strax norr om Stockholm. Luften är fylld av adrenalin och det svettas en hel del. Vi har kommit till finalen på Vianors mekanikertävling Pit Crew Challenge som arrangeras för andra året.

Under hela förra året har det pågått deltävlingar, och nu står nio finallag med vardera tre deltagare redo för final. Inte undra på att stämningen är spänd och alla är på topp. De två bästa lagen kommer nämligen att få åka till Barcelona senare i år, där de bland annat ska se en F1-tävling.

Komplicerat arrangemang

Det här är alltså andra gången som Pit Crew Challenge genomförs och arrangemanget är ganska komplicerat med sammanlagt fyra olika tävlingsmoment:

Felkodssökning med dator där fem fel har matats in i bilens data-system.

Hjulbyte där samtliga hjul ska av och på.

Lokalisering av fel på AC:n.

Sist gäller det att hitta ett antal fysiska fel, som till exempel trasiga glödlampor eller felaktigt däcktryck.



Alla moment i Pit Crew Challenge sker på tid och varje lag får tidstillägg för missade fel. Så det gäller att vara både tillräckligt snabb men ändå inte slarva.

Alla moment sker på tid och varje lag får tidstillägg för missade fel. Så det gäller att vara både tillräckligt snabb men ändå inte slarva, vilket kan vara nog så knepigt. Det är lätt att förivra sig under tävlingsstressen.

Vid varje tävlingsmoment ska bilen skjutas fram till respektive lags "depåruta" och när arbetet är slutfört skjutas tillbaka till startpositionen. Och, jodå, försök till "fusk", som att dra åt handbromsen så att nästa lag inte skulle komma iväg lika fort, förekom.

Men på det hela taget var stäm-

ningen mellan lagen gemytlig med sedvanliga "träkning" i god tävlingsanda.

Vianor, som tillsammans med OCL Brorssons, Oljebolaget Total och Continova arrangerar Vianor Pit Crew Challenge, ser bland annat tävlingarna som en möjlighet att ytterligare höja nivån på mekanikerna samtidigt som det sporrar samarbetskänslan hos verkstäderna som deltar. Och inte minst; intresset för Vianor som arbetsgivare ökar.

För att sätta ytterligare piff på anrättningen hade man ett femte tävlingsmoment i rockärmen. De vid

det här laget ganska slutförda deltagarna skulle återigen göra ett hjulbyte med allt vad det innebär som infettning av hjulbultar, momentdragning och koll av lufttryck.

Inget slarv tilläts. Momentnyckeln ska nollställas och alla verktyg läggas tillbaka på plats – annars blir det tidstillägg. Det är då det händer: Mitt i allt slutar kompressorn till mutterknackaren att pumpa luft till det ena laget.

Hög stressfaktor

Drama i slusket och klockorna stoppas tills lufttanken är fylld. Som om inte stressfaktorn var tillräckligt hög tidigare.

Nu ordnade det sig till slut och de två lagen som får åka till Barcelona i vår år: Vinnarna från Globen, Stockholm med Christer Hokkanen, Jimmy Hansson och Cenneth Sjögren. Två blev laget från Lund med Mattias Svensson, Baudin Boucku och Patrick Lundin. Vi gratulerar!

Alla lagen firade senare under kvällen på O'Learys i Stockholm.

Arrangören Vianor konstaterade att resultatet hade förbättrats avsevärt sedan förra året. Ett bevis så gott som något för att tävling kan ge snabbara och duktiga mekaniker. ■



En resa till Barcelona hägrade för de två bästa lagen i Pit Crew Challenge.



Alla lagen samlade inför Pit Crew Challenge-start.

Däckpartner i Upplands Väsby:

Gummigummor och gummigubbar på kickoff

AV Ritva Linde

DET VAR TREDJE året i rad som Däckpartner i februari arrangerade sin kickoff på Scandic Infra city i Upplands Väsby – men det var första gången sedan Däckpartner lämnade den norska famnen: vid årsskiftet startades ju Däckpartner Sverige AB, som nu ska göra egen "karriär".

Cirka 250 deltagare inledde evenemanget med lunch och därefter ett gemensamt möte för medlemmar och leverantörer. Fokus för Däckpartner ligger på befintliga medlemmar och mottot är lönsamhet, effektivitet och enkelhet.

Stadig ökning

Däckpartner har stadigt ökat sitt medlemsantal från starten 2002 och dåvarande 24 verkstäder till 123 i dag. Målet för 2014 är att öka till cirka 130 verkstäder.

Att öka antalet verkstäder i sig är inget huvudmål, men viktigt för att kunna erbjuda kunderna en god geografisk täckning – och ökad volym ger i sig förmånligare villkor.

Ordförande Peter Höglins devis är "Av gummigummor & gummi-

gubbar För gummigummor och gummigubbar". I mötet ingick också en kul och intressant föreläsning med Ari Riabacke om vikten av att kunna fatta bättre beslut.

Därefter hade leverantörerna några intensiva timmar tillsammans med Däckpartners medlemmar och vi från DRF som tyckte att det var mycket trevligt och viktigt att komma ut och träffa våra medlemmar på detta sätt.

Priser och avtackning

Dagen avslutades med middag, då flera priser delades ut och här hedrades David Bengmark och prisades som Årets medlem. Motivet var att han på ett osjälviskt sätt lagt ner hela sin själ för Däckpartner Sveriges uppstart i egen regi.

Ebbe Karlsson från Åtvidabergs Vulk AB avtackades efter närmare 50 års trogen tjänst i företaget, årets leverantör 2013 blev Goodyear, "årets runner up" 2013 blev Nokian och priset "årets spargris" 2013 togs hem av Goodyear. ■



Däckpartners kickoff, med cirka 250 deltagare, inleddes med lunch och efterföljande möte för medlemmar och leverantörer.

” Att öka antalet verkstäder i sig är inget huvudmål, men viktigt för att kunna erbjuda kunderna en god geografisk täckning.



Däckspecialisternas Riksförbunds Ritva och Marianne tyckte att det var mycket trevligt och viktigt att komma ut och träffa medlemmarna.



Ari Riabacke höll en rolig och intressant föreläsning om vikten av att kunna fatta bättre beslut.



Full fart och tre nya vinterdäck

En bra bit norr om Polcirkeln i finska Lappland är det ovanligt gott om nya bilar som ofta har utländska skyltar och väldigt nya däck. Trakten runt Ivalo hyser fler däcktestanläggningar. DäckDebatt hälsar på hos Nokian. **AV** Björn Sundfeldt

VI SPÄNNER FAST oss i bilen och när Antti Buri gasar till några gånger svarar motorn med ett lovande och aggressivt gurglande.

I sakta mak rullar vi ut på banan och bort mot början (eller slutet) på den nästan fem kilometer långa rakan på en sjö som utgör en del i Nokians testanläggning i finska Lappland.

Isen ser plan och fin ut framför Nokians hårdtrimmade och rekordvana Audi RS6, som nu är lite "nedtrimmad" till cirka 850 hk.

Men när Antti trampar gasen i botten och Audin far iväg med ett vildsint vrål är isen allt annat än

jämn. Bilden studsar och far och fjädringen får jobba hårt, men Antti tycks inte ha några problem med kurshållningen. Jag försöker plåta den digitala hastighetsmätaren när vi passerar 250 men har inga förväntningar om skarpa bilder, det studsar och skakar för mycket.

Ingen påfallande fartkänsla

Det känns som om det bara tagit några sekunder men har väl gått drygt 20. Bortsett från skumpandet är fartkänslan inte så påfallande, vit vidsträckt snö ger dåliga referenser. Redan efter knappt halva banan lättar Antti på gasen när

mätaren visar 286 km/h, och han ligger kvar i den farten ett tag innan han släpper helt och bromsar när banans slut närmar sig.

– Vi skulle lätt klara 310 på den här banan, men jag är tillsagd att inte köra fortare än så här, förklarar han för sina kanske lite besvikna passagerare.

– Bilen har ju standarddäck (255/35 R20) med standarddubb nu, så ledningen här vill att jag ska ta det lite lugnt, speciellt med passagerare ombord, fortsätter Antti ursäktande.

Jo, lite besvikna är vi nog, både jag och Allan. Med just den här

bilen noterades Anttis kollega Janne Laitinen för ett år sedan för gällande världsrekord på is med 335,713 km/h och nog hade vi väl hoppats på åtminstone 300 plus.

Viktigare än att åka fort

Men Allan Ostrowskijs jobbar för Nokian, han är teknisk chef i Sverige, så han kan ju inte gärna bråka om saken, och själv har jag viktigare saker att göra än att åka fort på is – nämligen det jag egentligen kom hit för; att titta närmare på Nokians tre nya vinterdäck.

"Hit" är alltså Nokians stora vintertestanläggning strax söder ▶



► om Ivalo i finska Lappland, de nya vinterdäcken är Nokian Hakkapeliitta 8 SUV och transportbilsdäcken Nokian Hakkapeliitta C3 och Nokian Hakkapeliitta CR3.

Och, visar det sig lite senare, ett mycket intressant konceptdäck (se sid 16).

Hakkapeliitta 8 SUV är, som namnet antyder, nära släkt med personbilsdäcket Hakkapeliitta 8, som introducerades för ett år sedan och som vunnit många olika däcktester.

SUV-versionen av "Hakka 8" bygger förstås på samma tekniska lösningar som personbilsversionen av Hakkapeliitta 8.

Dubbkonceptet Nokian Eco Stud 8 har, enligt Nokian, anpassats för tyngre SUV:ar "för att ge det nya däck ett mycket bra vintergrepp och känslig vägkontakt på alla underlag."

I konceptet ingår vidare "den nya generationens mer miljövänliga ankardubbar, dubbflänsens form som dämpar dubbens anslag mot vägen samt den från andra Hakkapeliitta-produkter kända Eco Stud-dynan under dubben, som ytterligare effektiviserar dubbens vägkontakt och dämpar dubbens anslag mot vägen."

Nokians nya dubbteknik uppges optimera både vintergrepp och miljövänlighet och möjliggör ett större antal dubbar i däck. Hakkapeliitta 8 SUV lär vara mer skonsam mot vägen trots att däck har i genomsnitt 50 procent fler dubbar än föregångaren Hakkapeliitta 7 SUV.

Aramid-fiber och ny gummblandning

För ökad slitstyrka har Hakkapeliitta 8 SUV däcksidor förstärkta med aramid-fiber och en ny slitbanegum-

miblandning som ska ge däck ökad slitstyrka på grova nordiska vägar.

Hur det förhåller sig med den saken har vi naturligtvis ingen möjlighet att avgöra efter några timmars broms- och slalomprover samt ett tiotal mil på olika typer av (mestadels dåliga) vägar. Men däck känns stabilt och pålitligt och bjuder inte på några luriga överraskningar

– och något annat var väl knappast att vänta med den arvsmassan.

Hakkapeliitta 8 SUV omfattar 47 dimensioner från 16 till 21 tum. Försäljningen till konsumenterna börjar hösten 2014. I sortimentet finns även specialprodukter med Flat Run-teknik eller med XL-märkning, vilket innebär att däck har högsta möjliga bärkraft. ■

” Däck känns stabilt och pålitligt och bjuder inte på några luriga överraskningar – och något annat var väl knappast att vänta med den arvsmassan.



TÄNK SOM EN DÄCKSPECIALIST - GÅ DÄCKSKOLAN 1 OCH 2

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 1

Däckskolan ingår som ett kompetenskrav i DRF:s auktorisation. Däckskolan syftar till att skapa en branschgemensam lägsta kunskapsnivå. De av medlemmarnas personal som sedan högst fem år tillbaka helt eller delvis arbetar i medlemmens däckverkstad Servicegrad A (personbil, lätt lastbil) skall ha gått DRF:s Däckskolan eller ha en dokumenterad likvärdig utbildning. Utbildningen genomförs genomgående vad gäller personbilsdäck och hjul och med några beröringspunkter för lastvagnar.

HELSINGBORG	10-11 MARS
LULEÅ	12-13 MAJ
STOCKHOLM	14-15 MAJ
ÖREBRO	17-18 SEPTEMBER
JÖNKÖPING	15-16 SEPTEMBER
GÖTEBORG	24-25 SEPTEMBER

KURSPLAN DÄCKSKOLAN 2

Du som ska gå Däckskola DS:2 ska ha minst två års yrkeserfarenhet i branschen och ha gått Däckskola DS:1 eller annan likvärdig utbildning. Utbildningen genomförs under två dagar och det är starkt önskvärt att du innan kursstart bekantar dig med kursdokumentationen. På det sättet kan du med dina erfarenheter även bidra till en konstruktiv diskussion under kursdagarna. Däckskola DS:2 erbjuder dig en dokumenterad kunskapsnivå. Kursen omfattar industri och buss-/lastbilsservice - tyngre fordonservice i stationär verkstadsmiljö.

UPPLANDS VÄSBY	1-2 SEPTEMBER
GÄVLE	8-9 SEPTEMBER
MALMÖ	22-23 SEPTEMBER



” CR3 har en ny generation gummiblandning, ett skräddarsytt mönster och konceptet Nokian Cryo Crystal.



Nya vinterdäck för transportbilar

NOKIAN HAKKAPELIITTA C3 och CR3 är två nya vinterdäck för distributions- och paketbilar, C3 är dubbat och CR3 odubbat.

CR3 har en ny generation gummiblandning, ett skräddarsytt mönster och konceptet Nokian Cryo Crystal, som enligt Nokian ska ge däckets ”optimalt grepp och säkerhetsgenskaper i toppklass”.

I konceptet Nokian Cryo Crystal, som även finns i det dubbfria vinterdäcket Hakkapeliitta R2 för person-

bilar, innehåller gummiblandningen enligt Nokian ”diamanthårda grepppartiklar som liknar kristaller med många kanter. De mikroskopiskt små kristallerna med sina vassa greppkanter i gummit är som inbyggda dubbar som förbättrar greppet. Exakta köregenskaper och bra grepp förblir goda även när däckets slits. Då kommer de i gummiblandningen jämt fördelade miljövänliga kristallerna fram och förbättrar greppet”.

Hakkapeliitta CR3 har på mönsterlackarna och i skulderområdet fickformade lameller som ”pumpar” bort vatten från vägbanan och ökar greppet

Nya dubbdäcket Hakkapeliitta C3 har en ny typ av fyrkantiga ståldubbar som ska bidra till bra vintergrepp, oavsett om man kör på hala gator i stadstrafik, på snö och is eller på större asfaltvägar.

Däckets stålbaltespaket och gummiblandning ”är optimerade för

tungt bruk och förstärker däckets konstruktion, vilket ökar slitstyrkan och gör att däckets behåller sina goda egenskaper även när det slits och blir äldre. Det låga rullmotståndet minskar bränsleförbrukningen betydligt”, hävdar Nokian i sin produktbeskrivning.

Både C3 och CR3 finns i 20 dimensioner från 14 till 17 tum. Däck för både lättare och tyngre fordon har samma mönster. Försäljningen av däckerna börjar hösten 2014. ■

Konceptet Cryo Crystal som förbättrar isgreppet och den slitstarka slitbanegummiblandningen bildar en komplett helhet. Den nya vintersilicagummiblandningen är anpassad för däck till lätta lastbilar och minskar rullmotståndet.





YOKOHAMA

www.yokohama.se

Resultat av High Performance däcktest.

Tillverkare	Broms-grepp	Varv-tider	Slitage	Testföra-rens bedömning
1 YOKOHAMA	2	1	1	1
2 Michelin	3	3	4	2
3 Goodyear	1	4	7	3
4 Hankook	5	5	2	5
5 Vredestein	6	2	3	6
6 Bridgestone	4	6	6	4
7 Pirelli	7	10	5	7
8 Continental	8	9	8	8
9 Toyo	10	7	9	9
10 Nexen	9	8	10	10

Dimension: 235/40R18 95Y Bil: Ford Focus ST
 Källa: Motorsport Magazine (Le Magazine de L'Automobile Sportive) Aug/Sept 2013

TESTVINNARE

ADVAN
Sport V105



YOKOHAMA har levererat ADVAN däck till FIA WTCC sedan år 2006.



Miljövänliga, säkra och bränslesnåla däck.



ADVAN
Sport V105



Högprestandadäcket med perfekt våtgrepp, genuin balans mellan sport och komfort. Överlägsen stabilitet i höga farter.

C.drive 2



Storsäljaren för små och stora familjebilar. Populärt tjänstebils däck med superbt våtgrepp, tyst och slitstarkt.

BluEarth
 AE-01



Ett bränslesnålt miljövänligt däck för småbilar och mindre familjebilar. Bra våtgrepp, tyst och slitstarkt.

GEOLANDAR
 SUV



G055 är ett stabilt däck med personbilssegenskaper för SUV- och 4x4-fordon. Miljövänligt med låg ljudnivå och bränslesnålt.

FVU

VARFÖR INTE KÖRA MED RUNDA HJUL?

Toppmodellen av Tip Top's balanseringsmaskiner. Balanseringsmaskin med helt automatisk inläsning av hjuldata med laser. Hjulet stannar automatiskt på rätt plan för viktplaceringen. Automatisk mätning av däcket avseende ev. snedslitage, samt mönsterdjup. Maskinen mäter hjulets ev. orundhet automatiskt och visar hur man kan rotera däcket i förhållande till fälgen för att få det kompletta hjulet så runt som möjligt. Tydlig visning av viktplacering på Touch Screen Display. Mätresultatet efter balansering och individuell ovalitetsmätning kan skrivas ut eller föras över till USB. Pneumatisk låsning av hjulet och integrerad hjullyft som styrs av maskinens mjukvara.

TIP TOP PROBALANCE NG

Fälgdiameterområde 10-30"

Fälgbreddområde 1,5-20"

El. anslutning 220 V

Luftanslutning 8-10 bar

Leasing fr. 1.935 SEK/MÅN exkl. moms

- Komplet med hjullyft
- Enkel att använda/automatisk inmätning av hjuldata
- Touch Screen
- Snabb avancerad diagnos på fälg/däck
- Lätt att placera klistervikter rätt vid laserpunkt
- Stor åtkomlighet för viktplacering i fälgen
- Roterar hjulet till viktplaceringsstället automatiskt
- Färgskrivare för utskrift av diagnos



CONTINOVA

Tel 0300-52 14 00 • info@continova.se • www.continova.se